

Ligne à Grande Vitesse
Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon



Aménagement et développement des territoires

RAPPORT DE SYNTHÈSE
Juin 2011

Réseau ferré de France (RFF), propriétaire du réseau ferré national et maître d'ouvrage du projet, a initié des études générales et techniques d'une ligne à grande vitesse (LGV)

Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon.

Ces études sont cofinancées par l'Etat, la Région Ile-de-France, la Région Centre, la Région Bourgogne, la Région Auvergne, la Région Rhône-Alpes et RFF.

Au stade actuel, les études visent à éclairer les fonctionnalités et les enjeux majeurs qui constituent le fondement des orientations possibles. Dans ce contexte, et si l'opportunité de la ligne était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées, selon les processus habituels.

Dans ce cadre, ce document synthétise les enjeux de développement et d'aménagement liés au projet LGV POCL.

Il a été établi par Setec Organisation et son contenu reste de sa propre responsabilité.

Sommaire

1. SYNTHÈSE GLOBALE DES EFFETS POTENTIELS SUR LE DÉVELOPPEMENT ET L'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES	1
1.1. DES EFFETS DE GRANDE AMPLÉUR	1
1.2. A L'ÉCHELLE DE L'ORGANISATION DE L'ESPACE FRANÇAIS ET EUROPÉEN	1
1.2.1. La métropole parisienne et francilienne	1
1.2.2. La métropole lyonnaise	2
1.2.3. L'arc méditerranéen	2
1.2.4. L'Ouest atlantique	2
1.3. A L'ÉCHELLE DES CAPITALES RÉGIONALES	3
1.3.1. Clermont-Ferrand et Orléans, deux grandes agglomérations au fort rayonnement et en mutation	3
1.3.2. Le projet de LGV POCL, un contributeur d'une plus grande insertion de Clermont-Ferrand et d'Orléans dans les dynamiques métropolitaines et d'un plus grand rayonnement sur leur espace d'influence	3
1.3.3. La LGV POCL, un contributeur pour se positionner en pôle structurant des métropoles environnantes	3
1.3.4. Le projet de LGV POCL, un accélérateur des mutations urbaines des quartiers de gare	4
1.4. A L'ÉCHELLE DES AIRES URBAINES MOYENNES	4
1.4.1. Un récent regain d'attractivité ayant besoin d'être consolidé	4
1.4.2. Le projet de LGV POCL, un levier pour renforcer l'attractivité des aires urbaines moyennes en les arrimant aux dynamiques économiques métropolitaines	5
1.4.3. En retour, une ampleur des effets fonction de la capacité des différentes aires urbaines à se développer à moyen terme	5
2. ANALYSE COMPARATIVE DES SCÉNARIOS ET DE LEUR CAPACITÉ À SERVIR DE LEVIER AUX EFFETS POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT ET D'AMÉNAGEMENT	6
PRECAUTIONS DE LECTURE	6
2.1. DES SCÉNARIOS OFFRANT, DANS LEUR GLOBALITÉ, DE NOMBREUSES OPPORTUNITÉS POUR TOUS LES TERRITOIRES	6
2.2. LES RELATIONS RHONE-ALPES – AUVERGNE, ÉLÉMENT MAJEUR DE VARIATION ENTRE LES SCÉNARIOS	7
2.3. POUR CERTAINES AIRES URBAINES MOYENNES, DES VARIATIONS SUBSTANTIELLES ENTRE LES SCÉNARIOS	7

2.4. POUR LES AUTRES TERRITOIRES, DES VARIATIONS ENTRE SCÉNARIOS QUI RESIDENT DANS L'INTENSITÉ DES EFFETS	8
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------

1. SYNTHÈSE GLOBALE DES EFFETS POTENTIELS SUR LE DÉVELOPPEMENT ET L'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES

1.1. DES EFFETS DE GRANDE AMPLEUR

En l'état actuel des études, le projet de LGV POCL pourrait produire des effets de développement et d'aménagement nombreux et importants, à toutes les échelles territoriales. Plusieurs facteurs y contribuent :

- la multiplicité des fonctionnalités affectées au projet : doublement de la LGV Paris-Lyon, colonne vertébrale du réseau ferroviaire à grande vitesse national et européen, amorce d'une transversale à grande vitesse ferroviaire est-ouest de la France, desserte des principales agglomérations situées entre Paris et Lyon, amélioration des liaisons entre Rhône-Alpes et Auvergne...
- les caractéristiques des territoires concernés par le projet : il s'agit à la fois des territoires des plus rayonnants de l'espace français, (Paris et l'Île-de-France étant une métropole de rang mondial, première métropole européenne et Lyon, la deuxième métropole française), de territoires aujourd'hui non connectés à la grande vitesse ferroviaire (Orléanais, Berry, Nivernais, Auvergne) et parfois pas connectés aux autres réseaux principaux de transports (autoroutes, aéroports internationaux).
- Le niveau élevé de service ferroviaire proposé par le projet, en matière d'amélioration des temps de parcours, de fréquences, et de diversité des origines-destinations proposés pour la plupart des territoires concernés (cf.2.1.).

Par conséquent, les différentes échelles territoriales sur lesquelles le projet de LGV POCL pourrait produire des effets de développement et d'aménagement sont les suivantes : celle de l'espace française et européen et donc des métropoles, celle des capitales régionales et celles des aires urbaines moyennes organisatrice de bassin de vie.

1.2. A L'ÉCHELLE DE L'ORGANISATION DE L'ESPACE FRANÇAIS ET EUROPÉEN

Les effets territoriaux potentiels du projet de LGV POCL dépassent de très loin la simple fonctionnalité du doublement Paris-Lyon. Le projet de LGV POCL constituerait une contribution à l'adaptation du réseau principal de transport ferroviaire français à une configuration européenne, car il entrerait en complémentarité avec d'autres projets de grande vitesse ferroviaire qui amélioreraient d'autant sa connexion avec le réseau européen de la grande vitesse ferroviaire. Parmi les projets actuellement formulés figurent :

- la LGV Lyon-Turin, qui faciliterait la connexion avec le réseau italien,
- la LGV Provence-Alpes-Côte-d'Azur, qui faciliterait également la connexion avec le réseau italien,
- les projets de lignes nouvelles en Languedoc-Roussillon (contournement Nîmes-Montpellier, ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, LGV Perpignan-Figueras), qui faciliteraient la connexion avec le réseau espagnol,

Grâce aux différentes branches Est et Nord de LGV d'interconnexion en Île-de-France, le projet de LGV POCL serait connecté avec d'autres branches du réseau à grande vitesse menant au Benelux, au Royaume-Uni et à l'Allemagne.

Le projet de LGV POCL pourrait ainsi contribuer au maillage du territoire européen par la grande vitesse ferroviaire : en offrant des capacités supplémentaires sur l'axe Paris-Lyon, il offrirait la possibilité de multiplier les missions entre les principales agglomérations situées le long des différentes branches interconnectées du réseau à grande vitesse, de l'Europe méditerranéenne à l'Europe du Nord-Ouest. Cet accroissement des capacités aurait des conséquences tout à fait structurantes pour l'organisation du territoire français et européen : le projet de LGV POCL renforcerait le rôle de colonne vertébrale du réseau ferroviaire à grande vitesse français et européen de l'axe Paris-Lyon, et, de là, la situation de carrefour de la France, notamment de ses deux principales métropoles, pourtant situées toutes deux aux franges de l'espace le plus dynamique de l'Europe, l'aire métropolitaine du Nord-Ouest, s'étendant de Londres à Munich voire à Milan. Il offrirait également un support très favorable pour accompagner la métropolisation ou concentration des hommes, des activités et des richesses dans les plus grandes agglomérations. La métropolisation se nourrit d'échanges très intenses, entre les métropoles, mais aussi avec les aires urbaines grandes et moyennes gravitant dans leur aire d'influence.

Plusieurs grands ensembles régionaux français pourraient retirer des bénéfices d'un renforcement de la vocation de carrefour de la France à l'échelle de l'Europe occidentale et de renforcement de la métropolisation en Europe occidentale.

1.2.1. La métropole parisienne et francilienne

La métropole parisienne et francilienne serait une grande bénéficiaire du renforcement des capacités de l'axe à grande vitesse ferroviaire Paris-Lyon que permettrait le projet de LGV POCL. Il permettrait de renforcer la structuration du réseau de grande vitesse ferroviaire européen autour de l'Île-de-France et participer ainsi au maintien et au développement de la compétitivité francilienne.

Le projet de LGV POCL pourrait également contribuer à la compétitivité de la métropole en renforçant l'accessibilité de ses pôles sud. Ceux-ci, de Versailles à Evry, forment le Cône de l'innovation sud francilien et contribuent très significativement au rayonnement métropolitain à l'international. Le plateau de Saclay, le Gépôle d'Evry (biotechnologie et biothérapie), et à l'avenir le territoire d'Orly-Rungis – Seine-Amont regroupent des activités métropolitaines de haut niveau, foyers de concentration de la recherche-développement et innovation, de l'enseignement supérieur scientifique et médical, de la production technologique. Ils font également l'objet d'opérations d'aménagement et de développement d'envergure (Opération d'intérêt national, projets de Transports en commun en site propre). Leur rôle est appelé à se renforcer dans le cadre de la réflexion sur le Grand Paris.

- Le projet de LGV POCL pourrait être l'occasion de desservir une gare du sud de l'Île-de-France, comme Brétigny, Juvisy, ou Lieusaint, en fonction des variantes d'accès à l'Île-de-France analysées dans le cadre des études préalables au débat public de la LGV POCL
- Le présent dossier présente aussi en option l'éventuelle réalisation d'une gare nouvelle au sein de la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly. Dans cette hypothèse, le projet de LGV POCL pourrait renforcer les possibilités d'échanges et faciliter le développement de synergies économiques entre les pôles sud franciliens et d'autres territoires à haut niveau technologie, notamment ceux spécialisés dans les biotechnologies et sciences du vivant, comme la métropole lyonnaise et l'aire urbaine orléanaise. Le projet de LGV POCL pourrait par ailleurs, à long terme, renforcer la compétitivité de la plateforme aéroportuaire en en faisant un hub de la grande vitesse ferroviaire et une plateforme multimodale de transports (intermodalité entre l'aérien, la grande vitesse ferroviaire et les transports urbains).

Le projet de LGV POCL contribuerait également à rendre le développement de la métropole parisienne plus durable. Il participerait à l'amélioration du système de transports local, RER et franciliens. Grâce à un emprunt du faisceau ferroviaire de la gare de Paris-Austerlitz ou de Paris gare de Lyon, le projet de LGV POCL permettrait une synergie possible avec les projets franciliens, notamment en contribuant à libérer de la capacité sur les axes du RER C ou du RER D dans leur partie méridionale.

1.2.2. La métropole lyonnaise

Le projet de LGV POCL valoriserait également le carrefour de grande vitesse ferroviaire lyonnais et son inscription européenne. L'accroissement des capacités ferroviaires de l'axe Paris-Lyon, donnerait davantage de possibilités pour Lyon et son aire métropolitaine de capter du trafic supplémentaire. Le projet de LGV POCL intensifierait le carrefour lyonnais : il lui permettrait de diversifier les axes nord-sud, grâce à la multiplication des origines-destinations et placerait nouvellement Lyon au débouché d'un axe est – ouest de la France voire de l'Europe occidentale, grâce à l'esquisse de transversale à grande vitesse ferroviaire entre Sillon rhodanien et Ouest atlantique que dessine le projet. L'apport du projet de LGV POCL à la métropole lyonnaise suppose néanmoins que des synergies avec les autres projets ferroviaires internes à l'aire métropolitaine lyonnaise soient établies, afin de garantir la fluidité du trafic supplémentaire, au niveau du nœud ferroviaire lyonnais et en gare de Lyon-Part-Dieu.

Le projet de LGV POCL représente aussi une opportunité de renforcer les pôles métropolitains tertiaires de Part-Dieu et de Perrache. L'accroissement de trafic, la diversification des origines-destinations et le maintien de l'essentiel du trafic dans le cœur métropolitain, en gares de Part-Dieu et de Perrache, qu'apporteraient le projet de LGV POCL seraient des supports favorables pour valoriser l'attractivité des pôles tertiaires proches : Part-Dieu (2^{ème} quartier d'affaires de France, qui connaît actuellement une nouvelle phase de développement), et Lyon-Confluence (située à proximité de Lyon-Perrache, plus grande opération d'urbanisme de l'aire métropolitaine qui consiste en une profonde requalification urbaine de la presqu'île entre Rhône et Saône, prolongé par le pôle scientifique de Gerland).

En améliorant aussi la desserte de la gare de Lyon-Saint-Exupéry-TGV, le projet de LGV POCL participerait à une meilleure insertion du pôle économique dans les logiques métropolitaines, d'autant qu'une liaison en tramway (Rhônexpress) entre l'aéroport et Lyon-Part-Dieu a été récemment mise en place. Le projet représenterait enfin une opportunité également pour élargir le bassin de chalandise de l'aéroport.

Le projet de LGV POCL pourrait, dans certains cas de figure (cf. 2.2.), ouvrir l'aire métropolitaine lyonnaise vers l'ouest, grâce à des dessertes ferroviaires nouvelles et à haute performance avec les principaux pôles urbains situés à l'ouest : Clermont-Ferrand, Vichy et Roanne, et au-delà avec l'Auvergne. Aujourd'hui, l'aire métropolitaine est principalement développée vers l'est, plus peuplé, plus urbanisé, davantage irrigué par les réseaux principaux de transport, aux contraintes topographiques moindres. Le projet de LGV POCL faciliterait le développement des échanges et des coopérations, qui permettraient d'accroître les capacités de rayonnement de la métropole lyonnaise à l'échelle européenne, l'aidant à franchir un cap. L'aire métropolitaine lyonnaise pourrait retirer de ces échanges facilités :

- un gain de masse critique démographique et économique, permettant de rivaliser plus facilement avec les autres grandes aires métropolitaines : Milan, Barcelone, Munich, Stuttgart...
- de ce fait, un poids plus important dans les décisions prises aux échelons territoriaux supérieurs (Etat, Europe) ;
- le développement de coopérations scientifiques et économiques, en renforçant notamment certaines excellences (mécanique, santé-nutrition, chimie...),
- un support pour favoriser le moment venu l'émergence de coopérations institutionnelles, à travers les réseaux de coopérations interurbaines que sont par exemple la Région urbaine lyonnaise, le Réseau Clermont Auvergne Métropole ou le Sillon Alpin.

1.2.3. L'arc méditerranéen

Le pourtour méditerranéen français s'inscrit dans un vaste arc de dynamisme littoral s'étendant de l'Espagne à l'Italie, concentrant richesses économiques, culturelles, écologiques et humaines, qui lui valent un potentiel de rayonnement et structuration de l'espace européen. Au-delà des différences sub-régionales, il est animé par une importante dynamique démographique, une forte urbanisation

emmenée par Barcelone, Rome, Marseille et Valence, des équipements et pôles technopolitains de haut niveau. La desserte de cet espace par la grande vitesse ferroviaire est aujourd'hui assurée, en France, principalement par la LGV Paris-Lyon-Marseille qui permet une connexion avec l'ensemble du réseau nord européen.

Le projet de LGV POCL offrirait, par sa complémentarité avec la LGV Paris-Lyon historique (LN1), une opportunité forte pour intensifier les liaisons entre le pourtour méditerranéen et les espaces dynamiques du nord de l'Europe occidentale (aire métropolitaine du nord-ouest, métropole parisienne), en créant une nouvelle radiale via l'Auvergne et la région Centre. Le projet de LGV POCL contribuerait à répondre aux besoins de renforcement des connexions de l'arc méditerranéen avec les grands ensembles métropolitains européens.

1.2.4. L'Ouest atlantique

Le projet de LGV POCL constitue une opportunité pour constituer un premier maillon d'une future transversale ouest-est à grande vitesse ferroviaire de la France, qui ne passerait pas par l'Île-de-France. Parallèlement des réflexions émergent sur la réalisation à long terme d'un barreau est-ouest de ligne nouvelle, en prolongement du projet de LGV POCL (avant-projet de Schéma national des infrastructures de transport, projets de lignes nouvelles issues du Grenelle de l'Environnement).

Le projet de LGV POCL permettrait des dessertes directes à haute performance entre le Sillon rhodanien et l'Arc atlantique, qui elles-mêmes faciliteraient les échanges interurbains dont se nourrit l'économie métropolitaine. Le projet de LGV POCL accompagnerait d'autant plus la montée en puissance de l'économie de l'innovation, de la recherche et des services des plus grandes aires urbaines et métropolitaines. La mise en place de telles dessertes représente un enjeu d'autant plus important pour Nantes et Rennes, les deux principales aires urbaines de l'Ouest atlantique, qu'elles sont éloignées des principaux corridors de transport européens et notamment ceux de l'Europe rhénane et de l'Europe méditerranéenne.

1.3. A L'ECHELLE DES CAPITALES REGIONALES

1.3.1. Clermont-Ferrand et Orléans, deux grandes agglomérations au fort rayonnement et en mutation

Orléans possède un profil économique diversifié et un important rayonnement, le plus important parmi les grandes aires urbaines du Bassin parisien. Il se manifeste par une forte dimension technologique, une importante internationalisation de son économie avec la présence de grands groupes étrangers, un niveau de qualification élevé et une capacité d'innovation. Le développement contemporain d'Orléans a été amorcé par la déconcentration industrielle parisienne et la politique d'aménagement du territoire durant les Trente Glorieuses, relayé par la décentralisation, et fortifié depuis par un positionnement économique en relais de la croissance parisienne, étant donné sa proximité géographique. Orléans est aujourd'hui à la fois un pôle de l'aire métropolitaine parisienne, sans pour autant s'y résumer, car elle possède la substance nécessaire pour générer son propre développement.

Clermont-Ferrand a connu une importante diversification de son profil : de ville intensément industrielle, du fait de la présence de Michelin, premier manufacturier mondial de pneumatiques, elle est devenue une grande agglomération régionale, au profil économique diversifié, rayonnant sur toute l'Auvergne et une large part du Massif Central. La politique d'aménagement du territoire des Trente Glorieuses a donné l'impulsion, qu'ont relayé la décentralisation et le développement technologique de ses industries, à commencer par Michelin en cours de renforcement de ses activités stratégiques et décisionnelles à Clermont-Ferrand.

Orléans et Clermont-Ferrand disposent aujourd'hui d'un rayonnement supérieur à leur poids démographique, mais qui reste actuellement encore peu connu à l'échelle nationale. Ce rayonnement est d'autant plus remarquable, qu'il s'exerce dans des secteurs dans lesquelles les capitales et métropoles régionales françaises sont moins bien positionnées que leurs homologues de l'Europe occidentale.

- Orléans se distingue dans le domaine des services aux entreprises, des activités de recherche, et plus globalement dans le secteur des sciences du vivant, pour lequel elle dispose d'une audience nationale ;
- Clermont-Ferrand possède des sièges sociaux d'entreprises internationales, à commencer par Michelin, indissociable de l'histoire clermontoise contemporaine, mais aussi Limagrain, numéro un mondial des semences et Aubert-et-Duval, un des leaders des produits métallurgiques ; elle se distingue également en matière de recherche, aussi bien publique que privée, notamment dans les domaines de l'ingénierie de la mobilité et de l'agro-alimentaire – santé – nutrition.

1.3.2. Le projet de LGV POCL, un contributeur d'une plus grande insertion de Clermont-Ferrand et d'Orléans dans les dynamiques métropolitaines et d'un plus grand rayonnement sur leur espace d'influence

Le projet de LGV POCL représente une opportunité majeure pour Clermont-Ferrand et Orléans de bénéficier d'une large connectivité. La connectivité correspond au nombre de destinations accessibles en aller-retour dans la journée depuis un point donné. Dans les deux cas, le projet de LGV POCL représente un apport considérable :

- pour Clermont-Ferrand, qui aujourd'hui possède une accessibilité de moindre niveau que les aires urbaines comparables, il représente une modification radicale de cette accessibilité : le projet de LGV POCL connecterait la capitale auvergnate aux flux métropolitains français, européens et même mondiaux, grâce, pour ces dernières, aux dessertes avec les plateformes aéroportuaires de Paris-CDG, voire Paris-Orly et Lyon-Saint-Exupéry (cf.1.2.1.) ;

- pour Orléans, même si elle est proche géographiquement de Paris et dispose déjà avec elle d'un service ferroviaire performant, le projet de LGV POCL représente une opportunité pour se connecter avec davantage de pôles métropolitains franciliens avec lesquels elle est susceptible d'échanger : connexion aéroportuaire aisée grâce à une desserte directe avec Aéroport CDG2-TGV, alors qu'elle ne dispose pas elle-même de service aérien régulier, étant donné sa proximité avec l'Ile-de-France, connexion avec d'autres pôles de développement franciliens (Marne-la-Vallée-Chessy voire Paris-Orly) ainsi qu'avec d'autres capitales et métropoles régionales françaises (Lyon, arc méditerranéen).

La connectivité offerte par le projet de LGV POCL à Clermont-Ferrand et Orléans serait adaptée aux réalités d'une économie métropolitaine, qui se nourrit de flux de personnes, de biens, d'échanges financiers, de coopérations scientifiques, technologiques et économiques et que leur rayonnement actuel nécessite. La grande vitesse ferroviaire est d'autant plus discriminante que le train est un des modes de transport privilégiés pour les déplacements d'affaires et qu'un réseau européen est en voie de constitution. Ainsi, le projet de LGV POCL pourrait singulièrement profiter aux activités orléanaises et clermontoises suivantes :

- aux services aux entreprises, car il leur offrirait une aire de marché élargie, interrégionale,
- aux formations d'enseignement supérieur, qui pourraient élargir leur aire de recrutement potentiel,
- aux coopérations scientifiques et technologiques entre organismes clermontois ou orléanais et ceux des grandes agglomérations françaises et européennes, car il augmenterait les possibilités de rencontres,
- à l'organisation d'événements et de manifestations du plus haut niveau : colloques scientifiques, manifestations culturelles, congrès, rencontres politiques internationales, car il permettrait des pré- et post-acheminements aisés depuis les principaux hubs de l'espace français (aéroports, grandes gares ferroviaires intensément desservies par les TAGV), par lesquels transitent les déplacements d'affaires ;
- aux activités générant les emplois les plus qualifiés (manageurs, chercheurs, décideurs, ingénieurs) et donc à appuyer les stratégies de renforcement – développement des activités décisionnelles et de recherche, car il permettrait d'accéder facilement à de grands espaces touristiques et accroîtrait les facilités pour les déplacements familiaux et faciliterait ainsi les recrutements.

Le dynamisme des capitales régionales est essentiel pour leurs espaces régionaux, majoritairement ruraux : Orléans et Clermont-Ferrand jouent un rôle moteur de développement, notamment pour Clermont-Ferrand en Auvergne, où la plaque urbaine clermontoise de Vichy à Issoire constitue le principal foyer de dynamisme économique et démographique et le principal point d'ancrage dans l'économie mondialisée.

1.3.3. La LGV POCL, un contributeur pour se positionner en pôle structurant des métropoles environnantes

Le projet de LGV POCL représente une opportunité pour renforcer la forte attractivité de la place orléanaise, dans son positionnement de relais de la dynamique francilienne, dans un contexte de compétition accrue. Il donnerait davantage de crédit à l'implantation d'activités innovantes à haute valeur ajoutée, technologiques et scientifiques et pour affirmer image métropolitaine d'Orléans.

Pour Clermont-Ferrand et la plaque urbaine clermontoise, le projet de LGV POCL constitue une opportunité de trouver un nouveau souffle de développement : en améliorant substantiellement (dans certaines variantes) les liaisons vers Lyon et Rhône-Alpes, il contribuerait à pérenniser la spectaculaire mutation clermontoise des dernières décennies, dont le rayonnement exige une masse critique que

l'Auvergne et le Massif Central ne peuvent apporter seuls. Une amélioration des liaisons vers Lyon et Rhône-Alpes représente pour Clermont-Ferrand un support favorable pour :

- se connecter à des nœuds des réseaux européens d'infrastructure, faisant de Rhône-Alpes une porte européenne de l'Auvergne ;
- offrir aux points forts clermontois une visibilité européenne ;
- disposer d'une nouvelle ampleur de services, d'événements et d'équipements ;
- structurer sur le long terme un développement à l'ouest de Lyon, faisant émerger un vaste ensemble métropolitain de dimension européenne de Clermont-Ferrand à Grenoble passant par Lyon.

De tels positionnements permettraient à Orléans et Clermont-Ferrand de voir leur image davantage associée à celle des métropoles environnantes et de bénéficier de l'audience dont elles disposent.

1.3.4. Le projet de LGV POCL, un accélérateur des mutations urbaines des quartiers de gare

Le projet de LGV POCL pourrait générer d'importants effets d'aménagement à l'échelle de chacune des deux aires urbaines. Il pourrait accélérer et amplifier les mutations urbaines des quartiers de gare de Clermont-Ferrand et d'Orléans (secteur de l'intergare entre Les Aubrais et la gare d'Orléans-Centre), en en faisant des espaces de centralité métropolitaine. Le projet de LGV POCL renforcerait en effet la vocation de porte d'entrée des échanges de ces quartiers, donc les flux d'utilisateurs de la grande vitesse ferroviaire, d'autant qu'ils sont desservis (Orléans) par un transport en commun en site propre ou qu'une desserte est à l'état de projet (Clermont-Ferrand), les connectant avec les principaux pôles de développement des agglomérations. Cette revalorisation des quartiers de gare permettrait d'étendre les centres-villes et de les renforcer au sein des aires urbaines.

1.4. A L'ECHELLE DES AIRES URBAINES MOYENNES

Par aire urbaine moyenne, il faut entendre les agglomérations de plus de 50 000 habitants qui « commandent » un bassin de vie, soit : Blois, Bourges, Vierzon, Châteauroux, Nevers, Moulins, Montluçon, Vichy, Roanne, Mâcon.

1.4.1. Un récent regain d'attractivité ayant besoin d'être consolidé

Blois et Mâcon excepté, ces différentes aires urbaines ont connu une évolution assez similaire depuis les années 1960-70. Fortement et souvent, anciennement, industrialisées, elles ont connu une remise en cause de leurs bases économiques, parfois extrêmement profonde. Cette remise en cause résulte d'une accumulation de phénomènes :

- l'effondrement de leurs activités productives, sous le coup de la concurrence des pays à bas coût de main-d'œuvre, dans les secteurs de la mécanique, de la métallurgie, du textile, de l'automobile ou de la Défense,
- et plus ponctuellement l'effondrement du thermalisme médical (Vichy) ou l'effritement de leur rayonnement administratif (Moulins) ;
- la perte de substance de leurs espaces ruraux d'influence, du fait d'un fort exode rural,
- le déclasserment progressif de leur situation géographique centrale, à mesure que les réseaux autoroutier et de grande vitesse ferroviaire privilégièrent comme principaux axes radiaux du pays le sillon rhodanien et la façade atlantique.

En conséquence, ces aires urbaines moyennes ont vu leur attractivité fragilisée ainsi que leur situation démographique, marquée par des pertes de population, un vieillissement de celle-ci et un solde migratoire déficitaire.

Toutefois, depuis une décennie, le déclin semble enrayé. Toutes ces aires urbaines se sont engagées dans des dynamiques de projets, qui leur permettent de diversifier leur économie et de dessiner de nouvelles voies d'avenir. Cette diversification a consisté à :

- valoriser leur vocation résidentielle de centre de bassin de vie, marqué par d'importantes opérations de rénovation urbaine, le développement de leur rayonnement commercial, et la mise à niveau de leurs équipements culturels, sportifs, hospitaliers, de formation ;
- parfois, valoriser les savoirs-faires industriels vers des applications technologiques, en constituant des filières spécialisées (Bourges, Roanne, Nevers) ;
- développer une vocation logistique, grâce à une meilleure valorisation de leur situation géographique centrale, par le réseau routier, du fait d'une connexion aux réseaux autoroutiers ou de la mise à 2 x2 voies de plusieurs tronçons de routes nationales les desservant ;
- parfois, valoriser leur vocation touristique (Vichy, Bourges).

Il en résulte une situation démographique qui est, pour l'heure, quasiment stabilisée, certaines aires urbaines connaissant même à nouveau un léger gain de population entre 1999 et 2007 (Bourges, Châteauroux, Vichy). Toutefois, le vieillissement de leur population hérité des décennies passées soumet ces aires urbaines à un fort besoin d'attractivité auprès de nouvelles populations, notamment pour Vichy, Montluçon et Nevers. Par ailleurs, les projets qu'elles développent les amènent à disposer d'une accessibilité aisée, comparable peu ou prou avec les autres aires urbaines moyennes avec lesquelles elles sont en compétition (dont la plupart sont connectées à la grande vitesse ferroviaire).

1.4.2. Le projet de LGV POCL, un levier pour renforcer l'attractivité des aires urbaines moyennes en les arrimant aux dynamiques économiques métropolitaines

A ce titre, le projet de LGV POCL représente une opportunité pour consolider leurs nouvelles dynamiques, grâce à une plus grande facilité d'échanges avec les capitales régionales, les métropoles et les grandes plateformes intermodales que sont les gares de Paris, de Lyon, les gares franciliennes d'interconnexion du réseau de la grande vitesse ferroviaire et la plateforme aéroportuaire de Paris-CDG. Le projet de LGV POCL pourrait ainsi constituer une réponse aux enjeux de développement les plus prégnants car :

- il donnerait du crédit pour accompagner les mutations de leurs activités productives vers une plus grande valeur ajoutée, développant l'innovation : cela contribuerait à faciliter la venue de grandes entreprises et à développer les implantations dans ces aires urbaines moyennes, grâce à des accès aisés pour leurs dirigeants avec le siège ;
- il donnerait du crédit pour accompagner la diversification économique, en facilitant les déplacements touristiques, les coopérations scientifiques et universitaires avec d'autres établissements situés dans la grande agglomération la plus proche ou bien disséminés à travers la France, en localisant les flux dans le cœur d'agglomération, facilitant ainsi sa requalification ;
- il pourrait modifier substantiellement l'image portée sur ces territoires par la communauté nationale : le projet de LGV POCL renforcerait leur notoriété, pour l'heure peu affirmée, et leur permettrait d'émettre des signes positifs et valorisants.

Ainsi, ces différentes aires urbaines seraient davantage en mesure de jouer un rôle organisateur de leur bassin de vie, grâce à un plus grand dynamisme économique et à une offre de service de qualité, gages d'attractivité pour les espaces ruraux alentours.

1.4.3. En retour, une ampleur des effets fonction de la capacité des différentes aires urbaines à se développer à moyen terme

L'ampleur des effets que le projet de LGV POCL pourrait avoir dans les différentes aires urbaines moyennes dépendra largement de leur capacité à se développer d'ici la réalisation du projet. Dans ce contexte, certaines peuvent en outre s'appuyer sur des équipements et/ou spécialités économiques structurantes, dont le fonctionnement est plus ou moins compatible avec la grande vitesse ferroviaire (génératrice de déplacements interrégionaux) et le développement plus ou moins dépendant de facteurs extérieurs, à l'instar de Châteauroux, qui grâce à son aéroport fret capable d'accueillir les plus gros porteurs (aéroport de Châteauroux-Centre) compte s'affirmer comme une porte d'entrée économique de la Chine en Europe, ou Nevers dont le circuit automobile international de Magny-Cours, bien qu'actuellement interrogé, constitue l'élément structurant d'une filière qui représente la vitrine économique de l'agglomération.

Toutefois, les effets potentiels de Bourges semblent les moins dépendants de facteurs extérieurs. Avec une spécialisation toujours structurante des industries de la Défense, caractérisée par un renforcement des activités de recherche, formation et d'essai, avec la mise en place et la montée progressive depuis près d'une vingtaine d'années de 4 nouveaux pôles technologiques issus d'application civiles des savoirs-faires des industries de la Défense (prévention et maîtrise des risques, capteurs et automatismes, propulsion aéronautique et spatiale, mécanique et matériaux), Bourges possède les ferments d'une croissance interne qui tirerait un plein parti d'une plus grande insertion dans les réseaux de l'économie métropolitaine. Sa situation centrale par rapport au réseau de villes moyennes du Berry, du Nivernais et du nord Bourbonnais ainsi que son poids démographique légèrement plus important, lui confèrent un potentiel d'organisation de l'espace sub-régional et une montée en puissance dans la hiérarchie urbaine française. Son patrimoine architectural et sa vocation culturelle de premier plan lui donnent également un potentiel de porte d'entrée touristique à cette échelle.

S'ils semblent davantage dépendants de facteurs extérieurs, les effets potentiels du projet de LGV POCL pour les aires urbaines de Vichy et de Roanne pourraient être également puissants.

- Les effets potentiels de la LGV POCL pourraient être très substantiels pour la villégiature, principale notoriété économique de Vichy, qui se nourrit de déplacements interrégionaux et internationaux. Vichy dispose d'un fort et rare potentiel international de ville de villégiature et de loisirs, dans un cadre urbain de très grande qualité, hérité de son Age d'Or thermal. Le projet de LGV POCL pourrait accélérer la dynamique actuelle de réappropriation de son potentiel. Vichy rayonnant pour l'heure à l'échelle de la plaque urbaine clermontoise et des franges du Bourbonnais et du Roannais, la LGV POCL pourrait lui ouvrir pleinement la clientèle parisienne et francilienne, lyonnaise et rhônalpine et, au-delà, internationale.
- Le projet de LGV POCL pourrait également modifier substantiellement le destin roannais. Il offrirait à l'aire urbaine un support très favorable pour exploiter sa proximité géographique, des similitudes économiques (filiales technologiques pour partie communes) et son inclinaison culturelle avec la métropole lyonnaise, pour en faire un pôle organisateur, ouvrant une nouvelle ère de développement et dynamisme pour ce territoire.

2. ANALYSE COMPARATIVE DES SCENARIOS ET DE LEUR CAPACITE A SERVIR DE LEVIER AUX EFFETS POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT

PRECAUTIONS DE LECTURE

La lecture de la présente analyse s'articule avec le tableau de synthèse inséré ci-après.

Cette analyse porte sur les éléments ferroviaires générateurs d'effets potentiels : les fonctionnalités, les temps de parcours, les fréquences, les origines destinations, etc..., étant donné que le déclenchement potentiel d'effets provient de la modification du service ferroviaire, lui-même lié à la configuration de l'infrastructure et à l'offre ferroviaire. Une desserte performante d'un territoire ne se réduit donc pas au temps de parcours.

Elle s'appuie sur l'état actuel des études, donc des fréquences, temps de parcours, origines-destinations bâties comme hypothèses au dossier POCL. Elle suppose enfin des horaires adaptés aux déplacements d'affaires (heures de pointe du matin et du soir), et, plus généralement, des horaires répartis au long de la journée.

Les effets de développement et d'aménagement liés à la grande vitesse ferroviaire sont potentiels et donc non systématiques. Des mesures d'accompagnement émanant des territoires sont parallèlement indispensables pour permettre leur réalisation.

Les intensités d'effets sont regroupées en 4 catégories. Le projet de LGV POCL constitue pour les effets territoriaux potentiels :

- un « **support très favorable** », soit un facteur propice à la réalisation de tous les effets potentiels identifiés et selon une ampleur maximale ;
- un « **support favorable** », soit un facteur propice à la réalisation de la plupart des effets potentiels identifiés, selon une ampleur plus mesurée ;
- un « **support modérément favorable** », soit un facteur peu propice à la réalisation de l'ensemble des effets potentiels identifiés, ou bien de certains de ces effets potentiels qui recouvrent des enjeux de développement importants ;
- **pas de support de développement ou « pas d'effets potentiels »**, car les apports ferroviaires ne se recoupent pas avec les enjeux territoriaux ou bien n'apportent pas de nouvelles fonctionnalités ferroviaires.

Ce regroupement par catégories n'exclut pas des nuances au sein de chaque catégorie. Les nuances ne sont toutefois pas suffisamment importantes pour justifier un changement de catégorie.

La configuration géographique d'une option de passage oriente très fortement les fonctionnalités, alors que l'offre ferroviaire est évolutive dans le temps.

2.1. DES SCENARIOS OFFRANT, DANS LEUR GLOBALITE, DE NOMBREUSES OPPORTUNITES POUR TOUS LES TERRITOIRES

En l'état actuel des études, les scénarios répondent tous aux enjeux territoriaux que soulève le projet de LGV POCL, que ce soit aux échelles européenne et nationale qu'aux échelles plus locales. Ils fournissent tous des leviers puissants pour le développement et l'aménagement, étant en mesure d'être des supports très favorables pour la réalisation de la plupart des effets potentiels et selon une ampleur maximale. Par ailleurs, pour tous les territoires, il existe des scénarios où le projet de LGV POCL peut être un support de développement territorial.

Les scénarios, du point de vue de l'aménagement du territoire, montrent une certaine homogénéité, en dépit d'options de passage présentant des configurations géographiques différentes. Les différents scénarios possèdent en effet :

- les mêmes fonctionnalités : les liaisons entre les grands espaces régionaux français et européens, à commencer par les métropoles parisiennes et lyonnaises, voient leurs dessertes intensifiées et fluidifiées. Les capitales régionales (Orléans, Clermont-Ferrand) voient leurs liaisons avec Paris et Ile-de-France améliorées et intensifiées, ainsi qu'avec d'autres grandes agglomérations nationales et disposent de dessertes directes avec les gares d'interconnexion de la grande vitesse ferroviaire de Marne-la-Vallée - Chessy et d'Aéroport CDG 2-TGV. Cette dernière permet en outre l'accès à la plateforme aéroportuaire de Paris-CDG, principale porte d'accès nationale à l'espace aérien mondial et européen ; les aires urbaines moyennes sont toutes desservies directement avec Paris avec des temps de parcours améliorés ; seules les variantes Nord par Mâcon et Sud par Roanne, internes aux scénarios Ouest, Médian et Est introduisent des exceptions (cf. 2.2.) ;
- des temps de parcours très proches d'un scénario à l'autre, et substantiellement réduits par rapport à la situation de référence : l'écart maximal entre scénario s'élève à 15 minutes environ entre Paris et Bourges, 10 minutes environ entre Paris et Lyon, 5 minutes entre Paris et Orléans, 5 minutes également entre Clermont-Ferrand et Lyon ; cette similitude est toutefois moins systématique pour les aires urbaines moyennes, car une plus grande partie du parcours nécessite l'emprunt du réseau ferroviaire classique, dont le niveau de performance autorisé est moins homogène d'une branche à l'autre ; les gains de temps peuvent être très importants : réduction de moitié du temps de parcours pour les trajets Paris-Orléans, Paris-Bourges, Roanne-Lyon pour les configurations les plus favorables, par rapport à la situation actuelle, réduction d'un tiers environ du temps de parcours pour les trajets Paris-Clermont-Ferrand, Lyon-Clermont-Ferrand ; enfin, un certain nombre d'aires urbaines pourraient bénéficier de nouvelles connexions ferroviaires avec Lyon (Orléans, Bourges, Nevers).

Les scénarios apportent à chacun des territoires des dessertes intenses et variées : tous les scénarios prévoient de nombreuses circulations, aussi bien en liaisons radiales, qu'en liaisons intersecteurs, reflet de la dimension nationale et européenne du projet. Ainsi, la plupart des aires urbaines moyennes, dans tous les scénarios, verraient leur desserte radiale avec Paris renforcée par rapport à la situation de référence. En fonction de certaines configurations, cependant, quelques aires urbaines moyennes font exception (cf. 2.3.). La plupart d'entre elles pourraient également bénéficier de dessertes intersecteurs et donc de connexion avec l'aéroport Paris-CDG. Les autres pourraient bénéficier de la proximité d'une gare nouvelle significativement desservie par ce type de trains. L'important panel d'origines-destinations aisément accessibles qui en résulte répond aux exigences de compétitivité des métropoles et grandes agglomérations, mais demeure plus rare et donc, très porteur, pour les aires urbaines moyennes.

Ces éléments concourent donc à apporter une accessibilité substantiellement améliorée pour de nombreux territoires. Les scénarios ne sont donc guère générateurs de menaces pour les territoires ou de distorsion de concurrence, ce qui n'exclut pas quelques cas individuels, uniquement selon certaines configurations. En revanche, le projet de LGV POCL confrontera les aires urbaines moyennes au

renforcement de l'attractivité des métropoles parisiennes et lyonnaises, et des capitales régionales, ce qui peut être à la fois générateur d'un nouveau souffle de développement ou d'une menace d'aspiration de leurs ressources et compétences, en cas d'absence de projets locaux de développement.

2.2. LES RELATIONS RHONE-ALPES – AUVERGNE, ELEMENT MAJEUR DE VARIATION ENTRE LES SCENARIOS

Les relations entre les territoires de Rhône-Alpes et ceux d'Auvergne constituent à la fois la principale différence fonctionnelle et le principal élément de variation en matière de développement et d'aménagement des territoires. La fonctionnalité de dessertes entre les aires urbaines de Rhône-Alpes et celles d'Auvergne n'est assurée, dans les scénarios à variante, que par les variantes Sud. Les scénarios Ouest, Médian et Est sont concernés. Le scénario Ouest Sud qui ne comporte pas de variante, prévoit des dessertes entre Rhône-Alpes et Auvergne. Cette fonctionnalité est fortement influencée par la géographie : les options de passage des variantes Nord prévoient un passage par l'aire urbaine de Mâcon, en Bourgogne, située au Nord de Lyon. Cette variante contourne en grande partie le Massif Central, ne permettant pas l'établissement de desserte entre Rhône-Alpes et Auvergne. A l'inverse, les options de passage des variantes Sud prévoient un passage par l'aire urbaine de Roanne, soit au Nord-Est du Massif Central via les moyennes montagnes des monts de la Madeleine, du Beaujolais et du Lyonnais.

L'amélioration des liaisons ferroviaires entre Rhône-Alpes et Auvergne recouvre d'importants enjeux de développement et d'aménagement. Elle concerne plusieurs territoires de l'aire d'études : Lyon et sa métropole, Roanne, Clermont-Ferrand, Vichy et plus globalement, l'Auvergne.

- elle conditionne fortement la crédibilité d'un développement métropolitain à l'ouest de Lyon, qui lui-même pourrait produire des effets stratégiques pour permettre à Lyon d'affirmer son rayonnement européen (cf. 1.2.2.) ;
- elle servirait pour Clermont-Ferrand de support indispensable au franchissement d'un nouveau palier de développement, davantage insérée dans les dynamiques métropolitaines (cf. 1.3.3.) ;
- elle offrirait pour Vichy un fort levier pour capter la clientèle lyonnaise et rhônalpine, l'aidant ainsi à recouvrer son potentiel de villégiature d'envergure interrégionale et nationale, voire européenne (cf. 1.4.3.) ;
- elle faciliterait l'affirmation de Roanne en tant que pôle organisateur de l'aire métropolitaine lyonnaise (cf. 1.4.3.) ;
- elle faciliterait une meilleure insertion d'un grand quart Nord-Est du Massif Central aux dynamiques métropolitaines, lui permettant de consolider ainsi son avenir.

Roanne apparaît comme particulièrement impactée par les variations générées par les variantes Nord et Sud au sein de plusieurs scénarios : elle est l'aire urbaine pour laquelle le projet de LGV POCL peut induire la plus grande variation d'effets. Les variantes Sud des scénarios Ouest, Médian et Est ainsi que le scénario Ouest Sud seraient des leviers très stratégiques pour le développement roannais, alors que les variantes Nord n'apporteraient aucune amélioration de son accessibilité et l'exposeraient à un risque de distorsion de concurrence négative avec les espaces avoisinants : Roanne serait la seule aire urbaine moyenne du périmètre du projet de LGV POCL non desservie directement par la grande vitesse ferroviaire.

La variante Nord n'aurait pas la même puissance d'effets en matière de développement et d'aménagement des territoires, car elle ne desservirait qu'une seule aire urbaine moyenne, Mâcon, pour laquelle le projet de LGV POCL ne serait pas en mesure de générer de véritables effets de développement et d'aménagement, quels que soient les scénarios. Mâcon est déjà desservie par la grande vitesse ferroviaire, à hauteur d'environ 6 allers-retours avec Paris, 6 avec Lyon, ainsi qu'un avec Grenoble, Annecy et Genève. Le projet de LGV POCL n'induirait pas d'amélioration sensible de

l'accessibilité mâconnaise : il n'apporterait pas de nouvelle fonctionnalité, induirait une faible réduction d'un temps de parcours vers Paris déjà très performant, alors que l'aire urbaine bénéficie déjà de bonnes dessertes avec Lyon, que ce soit en TAGV ou bien en TER.

2.3. POUR CERTAINES AIRES URBAINES MOYENNES, DES VARIATIONS SUBSTANTIELLES ENTRE LES SCENARIOS

Les aires urbaines de Nevers, Moulins, Montluçon, et dans une moindre mesure, Châteauroux sont particulièrement concernées. Pour toutes ces agglomérations, tous les scénarios prévoient des performances améliorées, des dessertes directes vers Paris et l'Île-de-France qui répondent aux enjeux territoriaux les plus prégnants. Toutefois, ils n'apportent pas tous le même niveau d'amélioration.

Pour les aires urbaines de Nevers, Moulins et Montluçon, le scénario Ouest Sud se distingue des autres scénarios. Il est tantôt le plus favorable (Montluçon), tantôt le moins favorable (Nevers voire Moulins). Les autres scénarios se distinguent eux peu les uns des autres et sont tantôt très favorables (Nevers et Moulins), tantôt peu favorables (Montluçon).

- Le scénario Ouest Sud serait peu favorable pour la tenue des effets potentiels de développement et d'aménagement au sein de l'aire urbaine de Nevers. Il apporterait une légère amélioration du temps de parcours, qui permettrait un temps de parcours attractif avec Paris pour une aire urbaine moyenne distante de 250 kilomètres environ, mais il dégraderait les fréquences, qui seraient réduites à 4 allers-retours quotidiens contre 7 en situation de référence, selon les études actuelles. Les autres scénarios apportent une autre puissance d'effets, offrant une importante accessibilité, à la fois à Paris et à Lyon, avec des temps de parcours proches d'une heure, susceptibles de faire intégrer à Nevers la grande couronne francilienne voire lyonnaise et, potentiellement, de nouer d'intenses échanges économiques et résidentiels.
- Les scénarios Ouest, Médian et Est pourraient apporter une amélioration très substantielle de l'accessibilité de Moulins avec Paris, allant jusqu'à réduire de 50 % son temps de parcours actuel, tout en conservant sa fréquence actuelle. Le scénario Ouest Sud offrirait un support plus complexe à valoriser : il réduirait très significativement le nombre de dessertes directes en gare de Moulins (2 contre 7), avec un temps de parcours modestement amélioré par rapport à l'existant, mais la relative proximité d'une gare nouvelle entre Moulins et Vichy viendrait compléter l'offre vers Paris et apporter de nouvelles origines-destinations, dont certaines en direction de Lyon et d'Aéroport-Paris-CDG.
- Montluçon disposerait, dans tous les cas de figures, d'une desserte directe avec Paris peu étoffée (3 allers-retours quotidiens), mais légèrement améliorée par rapport à la situation de référence (2 allers-retours quotidiens). Le scénario Ouest Sud serait toutefois nettement plus profitable, car il offrirait la meilleure réduction de temps de parcours avec Paris (1h25 environ contre 2h05-2h15 environ pour les autres scénarios et 3h20 environ aujourd'hui) et la plus grande facilité d'accès à Bourges (environ 30 minutes avec la gare nouvelle), support propice pour développer des échanges, les deux aires urbaines possédant notamment des industries de la Défense, et pour accéder à l'offre élargie de la gare nouvelle de Bourges, avec notamment des TAGV en direction de Paris mais aussi d'Aéroport CDG 2-TGV ou de Lyon.

Les variations entre les scénarios pour l'aire urbaine de Châteauroux sont plus diverses mais moins affirmées. Elles tiennent non aux temps de parcours ou des fréquences, proches (sauf dans le scénario Est qui dégrade un peu des caractéristiques), mais à la configuration géographique des options de passage et la fréquence de la desserte. Le scénario Médian serait le plus avantageux, car il prévoit un passage à la fois par Orléans et par Bourges, dont la liaison serait améliorée par la construction d'un barreau de raccordement. Il offrirait un support propice au développement de coopérations interurbaines, avec Bourges, voire avec les autres agglomérations proches, qui pourraient être

bénéfiques à l'ensemble. Les scénarios médians permettraient également de bénéficier de l'offre TAGV berruyère plus étoffée.

2.4. POUR LES AUTRES TERRITOIRES, DES VARIATIONS ENTRE SCENARIOS QUI RESIDENT DANS L'INTENSITE DES EFFETS

Pour les autres territoires, les différents scénarios du projet de LGV POCL représentent systématiquement un support favorable pour la tenue des effets potentiels de développement et d'aménagement. Toutefois, certaines configurations apparaissent plus favorables pour offrir un support donnant le maximum d'ampleur aux effets potentiels. Les facteurs de variation ne sont pas les mêmes entre les territoires, même si tous sont bien évidemment sensibles à la réduction des temps de parcours, au nombre d'origines-destinations avec lesquels ils sont directement en relation et à l'importance des fréquences. Une sélection ciblée des points de variation les plus significatifs est signalée.

Un gain de temps de 5 à 10 minutes, comporte le plus d'enjeux à l'échelle des relations interrégionales. Ainsi, si tous les scénarios sont en mesure de répondre aux enjeux de fluidifications des liaisons et, de là, de renforcement des échanges entre grands ensembles régionaux et grandes aires métropolitaines (cf. 1.2.), un gain de temps de 10 minutes offert par les scénarios Médian et Est, accroîtrait encore la compétitivité de l'offre des métropoles et permettraient à un certain nombre de relations interrégionales, notamment celles à destinations du pourtour méditerranéen de passer plus systématiquement sous la barre des 3 heures de temps de parcours, seuil de préférence du train à l'avion et amplifierait l'amélioration apportée par les projets de grande vitesse ferroviaire concernant ces territoires (LGV PACA, Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan...).

L'intensité de la connexion à la gare d'Aéroport CDG-2 TGV constitue un autre élément de variation, notamment pour les capitales régionales, pour lesquelles, au regard de leur économie de plus en plus insérée dans la mondialisation des échanges, elle constitue un enjeu important. En l'état actuel, les scénarios Ouest (Ouest Sud, Ouest variante Nord, Ouest variante Sud) apparaissent comme les plus favorables pour Orléans, car ils comportent une desserte un peu plus étoffée vers Aéroport CDG2-TGV-CDG et un temps de parcours vers Paris et vers Lyon légèrement plus réduit. Pour Clermont-Ferrand, outre les considérations concernant les liaisons avec Lyon et Rhône-Alpes (cf. 2.2.), la desserte de la gare d'Aéroport CDG2-TGV est dans tous les scénarios peu étoffée, à peine suffisante dans le cas des scénarios Médian et Est pour effectuer un aller-retour quotidien. La gare nouvelle de Moulins-Vichy dans le scénario Ouest Sud apporterait une offre supplémentaire moyennant un changement. Cet enjeu est davantage lié à des questions d'offre ferroviaire – donc ajustables dans le temps – que de configuration géographique des options de passage.

Les éléments d'appréciation de la desserte berruyère combinent ces différents facteurs. Tous les scénarios apporteront une amélioration très substantielle par rapport à la situation existante. Les temps de parcours, réduits, les fréquences, substantiellement accrues et de nombreuses origines-destinations directement accessibles conféreront à Bourges une vocation de centre d'éclatement du trafic TAGV à l'échelle du Berry, du Bourbonnais voire du Nivernais. Les scénarios par l'Ouest seraient les plus favorables, car ils optimiseraient ces caractéristiques. En l'état, le scénario Ouest Sud permettrait la desserte de deux gares à l'échelle de l'aire urbaine, la gare existante et une gare nouvelle en ligne, accroissant d'autant les fréquences.

**QUALIFICATION DU PROJET COMME SUPPORT AUX EFFETS TERRITORIAUX POTENTIELS
SUR L'ORGANISATION REGIONALE DU TERRITOIRE FRANÇAIS ET EUROPEEN**

	Ouest-Sud	Ouest		Médian		Est	
		Variante Roanne	Variante Mâcon	Variante Roanne	Variante Mâcon	Variante Roanne	Variante Mâcon
Paris et Ile-de-France	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable
Lyon	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support très favorable	Support favorable	Support très favorable	Support favorable
Sécurisation de l'axe Paris-Lyon	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable
Transversale Sillon rhodanien - Ouest atlantique	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable
Liaisons Rhône-Alpes - Auvergne	Support très favorable	Support très favorable	Pas d'effets potentiels	Support très favorable	Pas d'effets potentiels	Support très favorable	Pas d'effets potentiels
Accessibilité du sud méditerranéen	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable
Orléans	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support favorable	Support favorable
Clermont-Ferrand	Support très favorable	Support très favorable	Support modérément favorable	Support très favorable	Support modérément favorable	Support très favorable	Support modérément favorable

Source : Setec Organisation, 2011



**QUALIFICATION DU PROJET COMME SUPPORT AUX EFFETS TERRITORIAUX POTENTIELS
SUR LES AIRES URBAINES MOYENNES DE L'AIRE D'ETUDES**

	Ouest-Sud	Ouest		Médian		Est	
		Variante Roanne	Variante Mâcon	Variante Roanne	Variante Mâcon	Variante Roanne	Variante Mâcon
Blois	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable
Bourges	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support favorable	Support favorable
Châteauroux	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support favorable	Support favorable
Vierzon	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support favorable	Support favorable
Nevers	Support favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable
Montluçon	Support très favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable	Support favorable
Moulins	Support favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable	Support très favorable
Vichy	Support très favorable	Support très favorable	Support modérément favorable	Support très favorable	Support modérément favorable	Support très favorable	Support modérément favorable
Roanne	Support très favorable	Support très favorable	Pas d'effets potentiels	Support très favorable	Pas d'effets potentiels	Support très favorable	Pas d'effets potentiels
Mâcon	Pas d'effets potentiels	Pas d'effets potentiels	Pas d'effets potentiels	Pas d'effets potentiels	Pas d'effets potentiels	Pas d'effets potentiels	Pas d'effets potentiels

Source : Setec Organisation, 2011





Agence de financement des
infrastructures de transport de
France

